

▼ Nouvelle Ligne TGV

Manif et enquête sur les "rails"



L'enquête publique TGV Ouest s'ouvre aujourd'hui 2 juin alors que la veille, l'association ALTO, soutenue par des élus de tous bords politiques, avait mis en place un barrage filtrant pour manifester son opposition à «ce projet désastreux au niveau économique et écologique».

Lire page 3.

Barrage filtrant la veille de l'ouverture de l'enquête d'utilité publique

L'Enquête d'utilité publique concernant le projet de la Nouvelle Ligne TGV Ouest s'ouvre aujourd'hui dans 26 communes sarthoises. Hier, la Fédération ALTO qui s'oppose au projet depuis le début a mis en place un barrage filtrant sur la route départementale à La Milesse, première commune concernée par le tracé. Il s'agissait de proposer aux automobilistes de signer une lettre-type à adresser au Commissaire enquêteur. Alto est plus que jamais aussi décidée à se battre pour le train pendulaire qui ferait économiser aux contribuables 2 milliards d'euros. Et ce, «sans défigurer le paysage». Entretien avec Louis Cellier, président d'Alto.

Les Alpes Mancelles : Pourquoi ce barrage filtrant à La Milesse ?

Louis Cellier : C'est un lieu symbolique car c'est là que la nouvelle ligne à grande vitesse doit commencer.

Nous venons à la rencontre des automobilistes pour les sensibiliser afin qu'ils nous soutiennent dans notre lutte contre le fort des élus de l'ensemble de la classe politique du Département à l'exception de Pierre Heiler, député UMP et Marnette Karamani conseillère municipale du Mans (PS).

Le projet actuel prévoit la création d'une ligne nouvelle entre Le Mans et Rennes et un train pendulaire entre Rennes et Quimper et Rennes-Brest.

Notre proposition est d'adopter le pendulaire sur toute la ligne, soit Le Mans-Brest.

Les Alpes : Quels seraient les avantages de votre solution ?

Louis Cellier : L'économie de 2 milliards d'euros. En effet, le projet de nouvelle ligne est évalué à 2,4 milliards alors que le projet pendulaire

qui sort de la poche des contribuables pourrait être utile à d'autres projets.

Nous avons aussi des arguments écologiques. Une ligne nouvelle va dégrader l'environnement sur 200 km de voie.

Dans la durée, le pendulaire nécessite l'entretien de l'existant. En revanche si le projet de la nouvelle ligne aboutit, il faudra alors entretenir deux lignes : la nouvelle et l'existant. C'est un gaspillage inadmissible.

Cette semaine est consacrée au développement durable, nous saisirons cette occasion pour demander à l'Etat d'être en accord avec les obligations d'aménagement du territoire et la charte de l'environnement qui a été ajoutée à la Constitution française en février 2005. Que l'Etat soit conforme à la charte constitutionnelle. Si l'Etat est cohérent, le pendulaire devrait être favorisé au détriment de la nouvelle ligne à grande vitesse.

Quand on peut faire un demi-tour du porte-avions Clemenceau, on peut sûrement faire la même chose avec le projet de TGV. Il n'y a que les imbéciles qui ne comprennent pas que les imbéciles qui ne changent pas d'avis.

On ne peut pas justifier ce projet par le seul intérêt de



La cotière des agriculteurs vient de monter d'un cran.

La cotière des agriculteurs vient de monter d'un cran.



Louis Cellier, président d'Alto estime que le projet est «désastreux au niveau économique et écologique».

quelques Bretons. Nos arguments de raison économique et écologique doivent l'emporter. C'est une question de bon sens.

Les Alpes Mancelles : L'enquête d'utilité publique débute aujourd'hui, le 2 juin...

Louis Cellier : Nous invitons les habitants des communes directement ou indirectement concernées, mais aussi les autres citoyens à se rendre dans les mairies pour s'exprimer sur ce projet. Nous comptons sur eux.

Lors des avis sur les études d'avant projet sommaire, l'illégalité des communes sauf Sablé, s'étaient exprimées contre le projet de la Ligne Nouvelle. Nous invitons les citoyens à confirmer cette opposition lors de l'enquête d'utilité publique.

Propos recueillis par **Chafik AGUINI**

La carte postale envoyée au Président de la République est éditée en 7 000 exemplaires

Enquête, coût, délais...

Enquête publique : Le projet de tracé soumis à l'enquête publique est associé à un fuselage de 500m de large. 63 communes sont concernées (13 en Ille-et-Vilaine, 22 en Mayenne et 28 en Sarthe dont La Guille, Degre et Lavarzin).

Le préfet a été désigné coordonnateur en raison du nombre de kilomètres et de communes concernées. En réalité, trois enquêtes se déroulent parallèlement : l'enquête principale sur la ligne, préalable obligatoire pour la déclaration d'utilité publique, qui se fait par décret du conseil d'Etat, une enquête pour mettre en conformité les réglementations qui concernent 20 communes en Sarthe et une enquête sur le détachement qui concerne 19 communes.

Sur la portion de contournement du Mans, où Réseau Ferré de France est déjà propriétaire depuis le début des années 80, d'une bande de 100 à 150 m de large sur la trentaine de km entre connerie et La Milesse, la déclaration d'utilité publique est caduque. C'est pourquoi cette portion est à nouveau mise à l'enquête pour adapter le tracé aux évolu-

tions intervenues en 25 ans.

Le dossier d'enquête (qui comprend, entre autres, les plans des travaux, l'étude d'impact, l'évaluation financière du projet, etc...) pourra être consulté dans les préfectures et sous-préfectures des départements de la Sarthe, de la Mayenne et de l'Ille et Vilaine, dans les mairies des communes traversées par la ligne et dans les mairies des chefs-lieux de cantons concernés par le projet.

Ces documents seront consultables et téléchargeables sur le site internet de la préfecture de la Sarthe www.sarthe.pref.gouv.fr

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra faire ses observations :

Par écrit sur un registre d'enquête mis à sa disposition à la préfecture du Mans, à la sous-préfecture de La Flèche et de Mamez et dans les mairies concernées par le futur tracé, aux jours et heures d'ouverture des services au public.

Par courrier adressé au président de la commission d'enquête à la préfecture

(des enveloppes pré-affranchies sont disponibles dans chaque lieu de consultation du dossier).

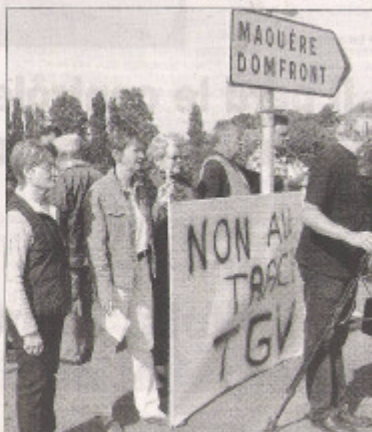
Ou directement à l'un des membres de la commission, à l'occasion des permanences qui se tiendront aux jours et heures annoncés dans l'arrêté préfectoral.

Coût : Il est estimé à 2,375 milliards d'euros, hors taxes.

Gain de temps : Prévue pour une vitesse commerciale de 320 km/h, la nouvelle ligne sera conçue pour une vitesse maximale de 350 km/h. Elle permettra un gain de temps de 37 minutes entre Paris et Rennes, sans arrêt au Mans, pour un temps de trajet d'environ 1h30. La perspective est de mettre Brest et Quimper à moins de 3h de Paris.

Délais : Les documents de Réseau Ferré de France situent le début des travaux en 2008 et la mise en service en 2013.

600 exploitations concernées : Sur l'ensemble de la nouvelle ligne, quelque 600 exploitants agricoles sont dans la bande des 500 m.



► Alto continue à se battre pour barrer la route à un projet qu'elle estime coûteux